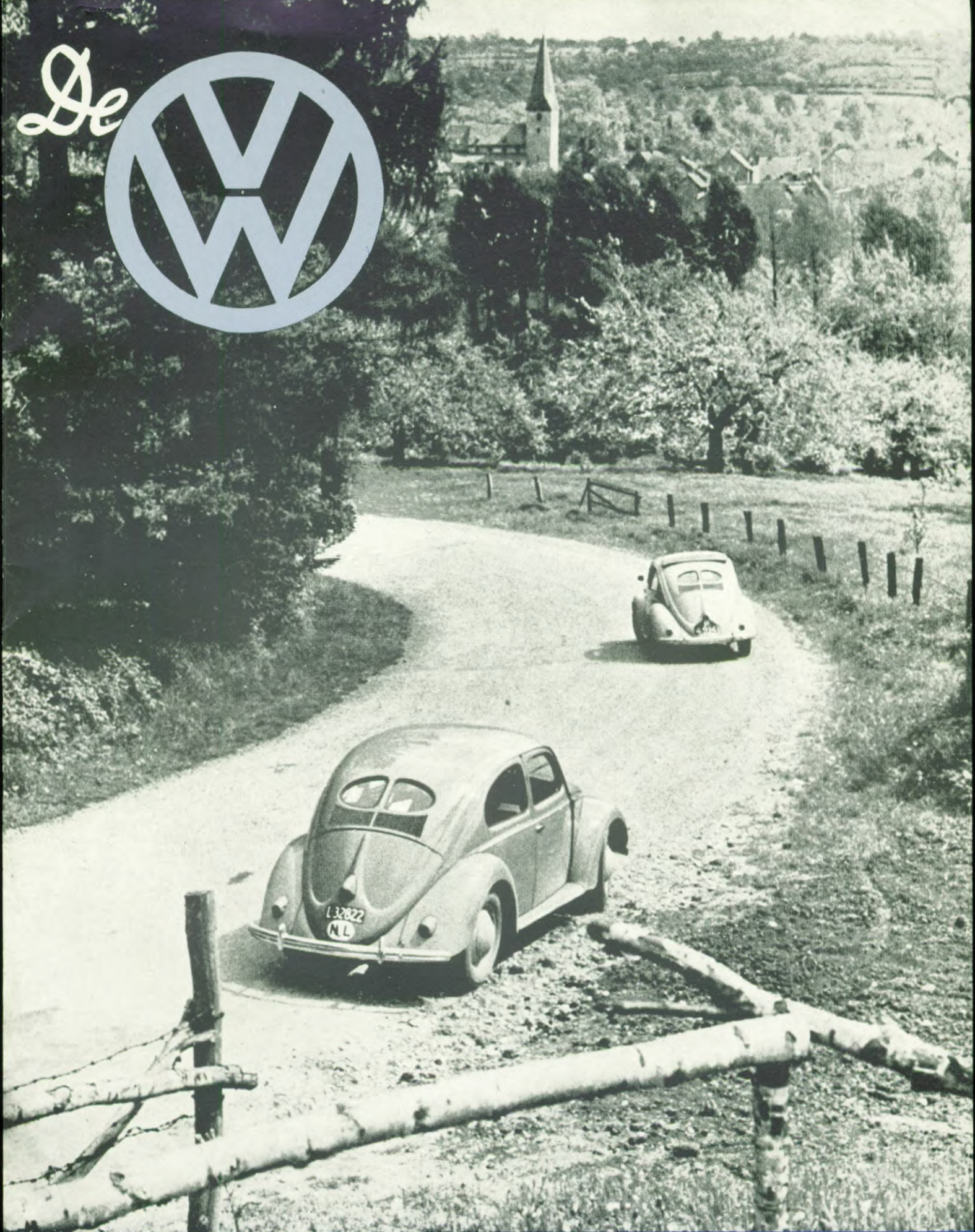


De



Maandblad voor hen die **V**ooruit **W**illen

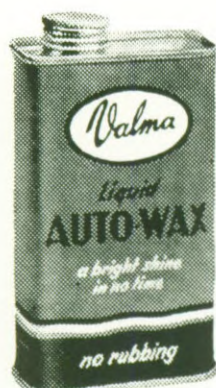
1e JAARGANG 1952, No. 1

Niet iedere auto kan gelijk worden behandeld

daar de conditie van het lakwerk
bepaalt welk middel in elk speciaal geval
dient te worden gebruikt.

Ook voor UW auto heeft Valma het juiste onderhoudsmiddel.

Raadgevingen voor automobilisten



VALMA Liquid
Auto-Wax No. 8



VALMA
Car-Wax No. 15



VALMA Pre-Wax
Cleaner Valite No. 41

Deze vloeibare was verleent de lak een ongeëvenaarde glans in een **minimum van tijd zonder enige inspanning**. Bovendien beschermt deze was Uw auto maandenlang tegen alle weersinvloeden.

De reinigingspasta voor auto's waarvan de lak **sterker** verweerd is. Verwijdert bovendien krassen in de lak en roest van het chroomwerk.

Het vloeibare reinigingsmiddel voor auto's waarvan de lak **licht** verweerd is. Verwijdert vet en vuil en maakt de lak gereed voor een behandeling met Valma Car-Wax No. 15 of Liquid Auto-Wax No. 8.



VALMA Polish
and Cleaner No. 1



VALMA
Kleener No. 40



**POLISHES
CLEANERS
WAXES**

Het „twee-in-één” product. Te gebruiken voor goed onderhouden auto's. Reinigt, polijst en geeft een prachtige diepglans in één handeling.

De vaste was welke de lak van Uw auto zijn oorspronkelijke glans hergeeft en deze langdurig beschermt. Voordelig in het gebruik.

Verkrijgbaar bij elke garagehouder. Vraag het hem... hij is specialist.



Bureau „Minerva”
Arnhemseweg 2 - Tel. K 3490-6545
Amersfoort

maandblad voor hen die **Vooruit Willen**

Redacteur L. A. M. Dekkers
Eindredactie Pon's Automobielhandel N.V.

Abonnementsprijs f6,50 per jaar-
gang bij vooruitbetaling. Opgave
van abonnementen en advertenties
aan Drukkerij en Uitgeversbureau
Van Lonkhuyzen, Zeist. Giro 47485
Telef. K 3404 — 2441.

Alles wat de redactie betreft aan
Bureau „Minerva”, Arnhemseweg 2
Amersfoort. Telef. K 3490 — 6545

*De Directie van
Pon's Automobielhandel N.V.
te Amersfoort
gaf onderstaande introductie.*

REDACTIE



Voldoening en blijdschap vervullen ons bij het verschijnen van het eerste
nummer van ons V.W. maandblad.

Wij zijn er van overtuigd dat alle V.W. rijders er zó vertrouwd mee
zullen worden, dat iedere maand met verlangen naar ons geesteskind
wordt uitgekeken.

Wanneer naast een ontspanning voor de V.W. bezitter dit blad er toe
bijdraagt, de service op te voeren tot een hoogte die wij allen ons ten
doel stellen, dan zal haar geboorte en groei tot zegen van de steeds
groter wordende V.W. familie zijn.

Bm Pon

EEN WOORD VAN DE REDACTIE AAN U

GEACHTE V.W.-RIJDER

Het eerste nummer van Uw eigen tijdschrift. Het maandblad dat U wil helpen als V.W. rijder, als één van de vele duizenden vooruitstrevende mensen, als één van hen die „Vooruit Willen”.

Aan ons blad zijn verscheidene deskundigen verbonden, die U gaarne met goede raad van dienst willen zijn. Wij vertrouwen dat U hiervan een ruim gebruik zult maken. Kosten zijn daaraan voor U niet verbonden.

Wij zullen er naar streven aan al Uw wensen tegemoet te komen. Schrijf ons wat U op het hart hebt of waarover U wenst ingelicht te worden.

De abonnementsprijs is zo laag mogelijk gehouden: slechts f 6.50 per jaargang van 12 nummers. Ieder kan zich dus zonder enig bezwaar abonneren, temeer daar U door goede wenken en raadgevingen die in ons blad zullen verschijnen zeker het tienvoudige terug ontvangt. Nog afgezien van het genot dat een abonnement U op andere wijze geeft.

Wij zijn er zeker van dat U veel genoeg van Uw abonnement zult hebben en iedere maand met verlangen gaat uitzien naar de verrassingen, die elk nummer U brengen zal.

L. A. M. DEKKERS
HOOFDREDACTEUR

DE HONDERDDUIZEND

Neen, het gaat deze keer nu eens niet om de 100.000 uit de Staatsloterij, maar om hen die 100.000 V.W.kilometer met dezelfde motor gereden hebben.

Er zijn reeds meer dan 700 van deze kranige eliterijders in ons land.



De fraaie V.W. plaketten welke iedere 100.000 km „V.W.”rijder ontvangt. De bovenste is bestemd om buiten op de wagen te worden aangebracht; de linker op het dashboard.



Een gouden dasspeld behoort eveneens bij de onderscheidingen die 'n 100.000 km „V.W.”rijder ontvangt.

Dat een V.W. van solide constructie is, met een oersterke motor, is algemeen bekend. Maar daarom is de prestatie er niet minder om, wanneer U met één en dezelfde motor honderdduizend K.M. gereden hebt. Dat is een bewijs dat U „hart” voor Uw wagen hebt. U weet er mee om te gaan zoals het behoort en U kunt daar terecht trots op zijn. Zoiets vervult ons dan ook met vreugde. En wij weten het te waarderen dat U behoort bij de eliterijders. Het is intussen zo ongemerkt al een heel corps geworden. 't Spreekt wel vanzelf dat de leden van dit elite-corps direct te herkennen zijn aan een bijzonder ken-teken, zowel man als wagen. Want iedere 100.000 V.W. kilometer rijder(ster) ontvangt gratis van

ons een zeer fraaie gouden dasspeld in etui, terwijl bovendien een mooie V.W. plakette beschikbaar wordt gesteld om buiten aan de wagen aangebracht te worden, alsmede een Christoffel plakette voor het dashboard.

Iedere V.W. dealer zal het zich tot een eer rekenen de montage hiervan te mogen verrichten. Vanzelfsprekend zijn hier geen kosten aan verbonden.

Het enige wat U te doen hebt is: zodra U de 100.000 km bereikt hebt dit even te melden bij Uw dealer met opgave van motor- en chassisnummer.

Van onze kant zullen wij gaarne in ons blad aan dit heugelijk feit de nodige aandacht geven in de rubriek: DE ELITERIJDEERS.

**GIJ KOCHT MIJ,
IK BEN UW DIENAAR,**

WIE BEN IK?



BESTE BAAS

Enige dagen, weken, maanden, ja al meer dan een jaar geleden hebt gij mij uit de korte rust die ik door bracht in de garage te Amersfoort, naar dit veraf gelegen oord in Nederland gebracht. Ik sta nu voor Uw deur geduldig te wachten tot gij met een ruk mijn deur zult open trekken en met meer of minder haast zult neer ploffen in mijn binnenste. Met een nonchalant gebaar zult gij dan aan de choke trekken en hard op die knop in het dashboard drukken. Gij zult enige malen op het gaspedaal trappen en na een klein aanvankelijk gesputter zal ik gaan trillen en U deze dag weer daar brengen waar Uw zaken of Uw hart U heen willen voeren. Deze gedragingen Uwerzijds, kalm, overlegd, haastig of driftig worden door mij geaccepteerd. Ik kan nu eenmaal niet anders. Gij hebt mij immers gekocht en ik Uw nederige dienaar heb aan al Uw wensen en verlangens te voldoen.

Maar toch beste baas, mag ik U nu eens in gemoede vragen: „Weet gij eigenlijk wel wie ik ben? Wat ik kan? Hebt ge eens een paar ogenblikken tijd om te luisteren? Ja, mag ik U dan mijn levensgeschiedenis vertellen? Heus, ze is wel interessant.

Maar toch zou ik U allereerst en voor alles graag eens mededelen, wie ik ben, wat ik kan en hoe

ik graag behandeld wil worden. Luistert gij?

Mag ik dan beginnen met U de werking van mijn hart uit te leggen. U weet en voelt natuurlijk dat dat wel het allervoornaamste onderdeel van mijn vermogen, dat ik U van harte leveren wil, uitmaakt. Dat dit hart zich op een ietwat ongewone plaats van mijn lichaam bevindt n.l. geheel aan de achterzijde is U van den beginne af aan bekend; dat het voor de werking van mijn lichaam zelfs nog iets beter is, durf ik hier rustig te beweren. Het zit dan immers dicht bij de wielen, die ik moet voortbewegen.

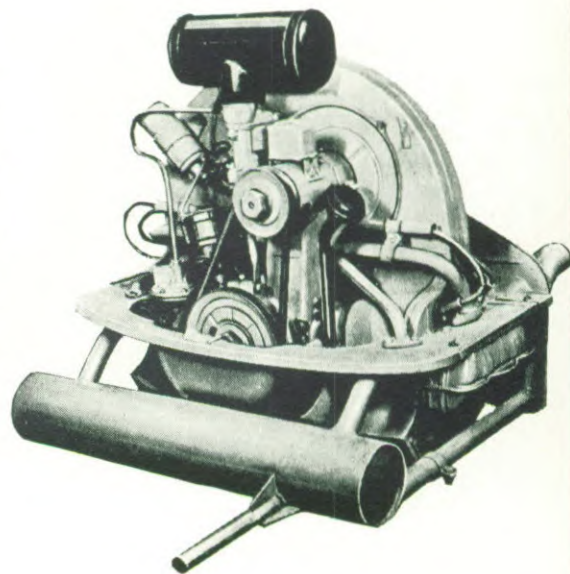
Mijn hart is „luchtgekoeld” en vereist dus ook geen bijzondere voorzorgen in de koude perioden van het jaar en U hoeft dus geen ogenblik bevreesd te zijn dat een plotseling invallende vorst mijn lichaam doet barsten.

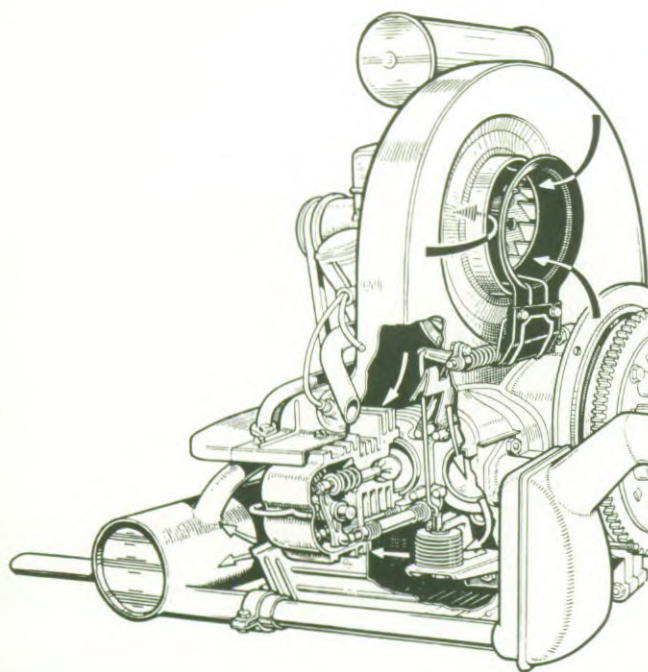
Maar er is toch iets bijzonders met dat hart, waarvoor ik Uwe speciale aandacht zou willen vragen.

Mijn „hart”, de motor van mijn gehele wezen, heeft een „boring” van 75 mm. en een slag van 64 mm. Wilt U deze beide cijfers eens vergelijken met die van andere harten? Valt het U dan niet op dat de slag veel kleiner is dan de boring? En dat dit bij andere harten bijna steeds omgekeerd is. Heus het is geen vergissing van mijn schepper. Hij heeft dit met voorbedachte rade zo gemaakt. Hij wilde mijn hart hiermede een

geringe „zuigersnelheid” geven wat dus zeggen wil, dat hij de snelheid waarmede de zuigers in de cylind ers op en neer gaan zo klein mogelijk wilde houden. Het gevolg daarvan is dat het om de gevraagde 25 paardekrachten te leveren ook maar maximum 3300 omwentelingen per minuut behoeft te maken. Dat geeft dus een voordeel tegen slijtage, maar — en nu moet U even heel goed opletten — dat vraagt ook van U een speciale manier van behandeling.

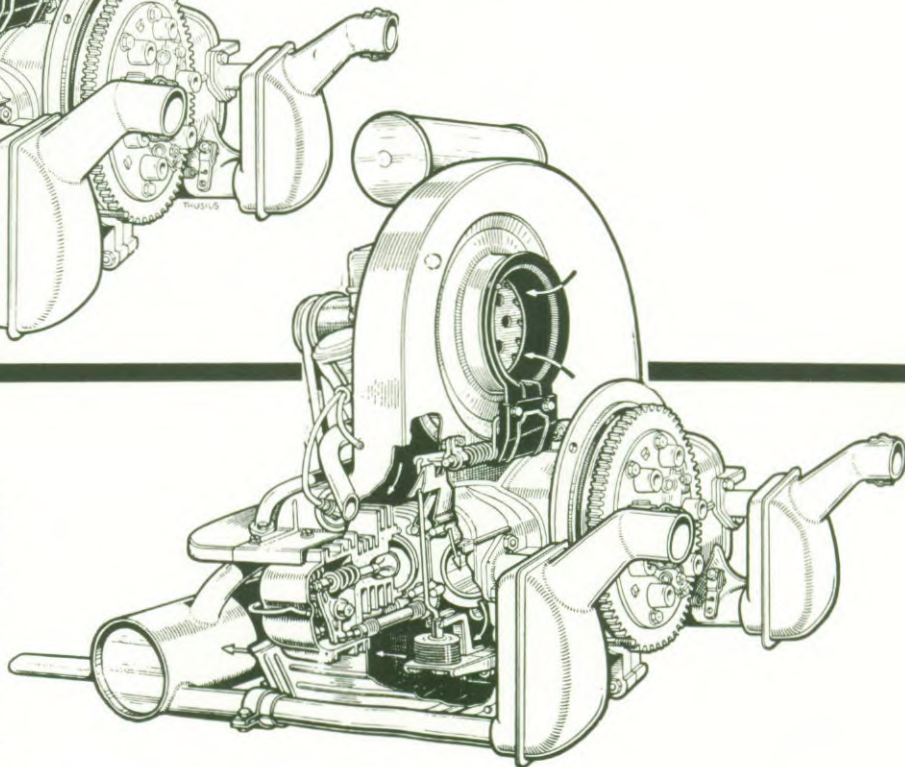
Zoals U weet wordt mijn hart door lucht gekoeld en de luchtstroom, die de koeling mogelijk maakt, wekt het zelf op middels een ventilator. De koeling hangt dus af van de snelheid waarmede die luchtstroom de 4 afzonderlijke cyl. omstroomt.





Boven: wordt de motor te warm dan zal de thermostaat — onderste doos — de bovenste donkere ring openen. De aanzuiging van koele lucht vindt ten volle plaats.

Onder: luchtkoeling van de V.W.-motor. De bovenste donkere ring rust tegen het huis. Daardoor zal minder koele lucht aangezogen worden.



U moet er dus voor zorgen dat het een flinke stormwind blijft en dus ... de ventilator en dus ook het hart steeds een zo hoog mogelijk toerental maakt.

Mijn schepper heeft dat op vele snelheidsmeters duidelijk doen aangeven.

Wanneer U nu beneden de 60 kilometer rijdt moet U direct terugschakelen om te zorgen dat het toerental hoog blijft en dus die wind om mijn cylinders blijft stormen. Als U zich krampachtig aan die 60 kilometer houdt, zult U bemerken dat mijn hart het veel langer uithoudt, en als 't u blijft, zorgt U er voor dat die luchtstroom door niets gehinderd wordt en breng dus geen lederen klepjes aan voor de gaten waardoor die lucht binnen moet stromen! U vraagt mij waarom de cylinders zo plat liggen 2 aan 2 naast elkaar.

Dat moest omdat die lucht overal ongehinderd langs moest kunnen stromen en de motor zelve ook korter kon worden dan wanneer alle 4 cylinders op een rijtje achter elkaar geplaatst waren.

U vraagt mij nu waarom de compressie zo laag is en niet meer dan 5,8 bedraagt, terwijl die van de motor van de wagen van Uw buurman bijna 1 op 7 is?

Kijk, dat is, omdat U met die compressie 1 : 5,8 alle mogelijke benzine kunt gebruiken en dus nooit of te nimmer dure super benzine behoeft te kopen. Alle benzine is goed om mijn hart te laten functioneren en ik ben met de allerslechte reeds tevreden.

Als U mij dus berijdt, behoeft U

niet bang te zijn om mij lang achtereen heel hard te laten lopen. Mijn hart wordt door die lage zuigersnelheid niet geforceerd en de koeling is ook altijd, zelfs bij snikheet weer, nog ruim voldoende. Wanneer Uw zaken U naar verre landen voeren en er een weg voor U opdoemt, die geen einde schijnt te nemen, kunt U met een gerust geweten het alleruiterste van mij vergen. Ik zal heus niet buiten adem raken of te warm worden! Al is mijn hart ook klein en heeft het niet meer inhoud dan 1131 cc. ik lever gegarandeerd 1 paardkracht per 27,8 kg wagengewicht. En als U eens een pas in Frankrijk, Italië of Zwitserland over moet, dan gaat mijn hart niet koken en als U maar tijdig terugschakelt, zodat de lucht die ik niet kan ontberen er langs blijft gieren, dan raakt het ook nooit of te nimmer oververhit.

Maar mag ik nog even een paar cijfers noemen?

Die ventilator die voor de luchtkoeling zorgt, draait bijna tweemaal zo snel als de krukas en levert 500 Liter lucht per seconde. De motor blijft dus eerder te koel

dan te warm en dat geeft weer niets als U nu ook maar een goede olie gebruikt, die beslist niet dikker moet zijn dan 20 SAE normaal en 40 SAE in de hete zomer, maar als U altijd SAE 20 gebruikt is dat heus niet erg.

Bovendien ben ik voorzien van een thermostaat, welke mij bij te koude buitentemperatuur automatisch de koude lucht gedeeltelijk onthoudt.

U hebt toch nooit getwist over het onderwerp „kleppen stellen“?

Voor mij is het voorgeschreven om dit te doen bij koude motor in tegenstelling bij watergekoelde motoren waar dit beter bij warme motor kan geschieden.

En toen U van de winter met mij reed was het toen niet prettig dat die koellucht tevens voor de verwarming en voor het aanslagvrij blijven van de voorruit zorg droeg? Dat er voor het rijden met mij nog andere onderdelen en apparaten in mijn binnenste schuilen, zal ik U een volgende keer, als U dan weer naar mij luisteren wilt wel eens vertellen. Voorlopig ben ik blij dat U mij tot nu toe zo geduldig en welwillend aangehoord hebt.



Onder de titel „De automobilist en de rechter” zal in ons blad regelmatig een artikel verschijnen teneinde de lezer wegwijs te maken in de doolhof van wettelijke bepalingen, waartegen hij op soms zeer hardhandige wijze het hoofd kan stoten.

* * *

Sinds 1 Januari 1951 is onze verkeerswet ingrijpend gewijzigd. Vele bepalingen der oude wet zijn vervallen, en geheel nieuwe zijn ingevoerd.

De automobilist van oude stempel en leeftijd komt herhaaldelijk in situaties, die naar zijn mening geheel in strijd zijn met zijn opvattingen daaromtrent behouden uit vroeger jaren. Ook hier zullen wij trachten van voorlichting te dienen.

DE VERKEERSWET EN DE WEGENVERKEERSREGELING

Tussen deze beide is een hemelsbreed verschil. De Verkeerswet of juist gezegd de „Wegenverkeerswet” geeft in een 48 Artikelen de nodige definities en de wijze waarop het verkeer door de verschillende instanties — zoals Rijk — Provincie en Gemeente — gereguleerd kan worden. Inzake de Rijbewijzen enz. enz. maar ook Artikelen 24-25-26-27-28 waarin de beruchte kwesties van het rijden onder drankinvloed worden omschreven, en alle mogelijke strafbepalingen.

Wij hopen en vertrouwen dus dat U als automobilist nooit en te nimmer met deze artikelen in botsing zult komen.

De „Wegenverkeersregeling” echter omvat alle bepalingen en wel tot in de kleinste finesses, van de wijze waarop U met het door U bestuurde motorrijtuig moet rijden om het verkeer op de meest soepele en elegante wijze te kunnen doen plaats vinden.

Met de bepalingen hiervan kunt U dus dagelijks nolens-volens, in aanraking komen, en het is daarom dan ook dat wij sommige bepalingen ervan meer in het bijzonder onder de loupe zullen nemen teneinde het hoe en waarom duidelijk te maken.

constateren ener bepaalde snelheid, maar kan zijn oordeel geheel op zijn „Subjectieven indruk” baseren.

DE OMKERING VAN BEWIJSLAST

Volgens het Burgerlijk Wetboek moet hij, die schuld stelt, zulks ook bewijzen (Artikel 1902 B.W.)

Bij auto ongevallen kan het voorkomen, dat de benadeelde dit bewijs onmogelijk kan leveren, vandaar, dat in de verkeerswet het bewijs van zijn onschuld op de automobilist drukt.

En dat dit bewijs van onschuld indien van de zijde van de bestuurder geen getuigen aanwezig zijn, dikwijls zeer lastig te leveren is, zal men wel kunnen begrijpen.

RECHTSVORDERING TOT SCHADEVERGOEDING IN GEVAL VAN SCHULD VAN DE VEROORZAKER

Het zal een ieder duidelijk zijn, dat hij (of diens echtgenote of diens kinderen of ouders) die door een aanrijding-veroorzaakt door de schuld van een motorrijtuig — letsel of schade ondervindt, het recht heeft op „schadevergoeding”.

Deze schadevergoeding wordt door de rechter gewaardeerd naar gelang van de wederzijdse stand en fortuin der persoon en naar de omstandigheden.

Een en ander is gebaseerd op de burgerrechterlijke aansprakelijkheid.

Nu is voor de **normale** burgerrechterlijke aansprakelijkheid nodig, dat de „benadeelde” de schuld van de ander bewijst.

Dat is **niet** het geval wanneer de benadeelde deze vordering instelt op grond van Artikel 31 der Wegenverkeerswet.

Dit artikel gaat nog veel verder en geeft precies aan wie de aansprakelijkheid draagt bij een ongeval. Laten wij dit met een voorbeeld verduidelijken. Fabrik A stelt aan zijn vertegenwoordiger B een wagen ter beschikking voor het bezoeken der cliënten. Nu veroorzaakt B een aanrijding waardoor letsel aan persoon of zaak wordt toegebracht en wel door schuld van B.

Dan wordt B „strafrechterlijk” vervolgd en krijgt

DE AUTOMOBILIST EN DE RECHTER

ARTIKEL 25 DER VERKEERSWET luidt:

„Het is verboden zich op een weg zodanig te gedragen dat de vrijheid van het Verkeer zonder noodzaak wordt belemmerd of de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht of redelijkerwijze is aan te nemen, dat de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht”.

Wij onderstrepen hier het woordje „kan”, want daardoor wordt het artikel tot wat men in Juristenkringen een „kapstok” noemt, gepromoveerd, waaraan men alles en iedereen op kan hangen. Om een voorbeeld te noemen:

Alhoewel de maximum snelheid als zodanig niet meer is aangegeven (tenzij voor speciale categorieën voertuigen en bepaalde trajecten van bijzondere gevaarlijkheid) is het dus mogelijk elke autobestuurder via dat Art. in zijn kraag te grijpen, indien naar het oordeel van de verbalisant „te hard” wordt gereden. Deze laatste is dus niet meer gehouden aan het

b.v. een boete of hechtenis of gevangenisstraf, maar de fabrik A heeft de toegebrachte schade aan derden te betalen.

Met andere woorden, de eigenaar en/of houder van het voertuig is de verantwoordelijke persoon die voor de schadevergoeding aan derden opdraait.

Precies hetzelfde geldt dus voor de vader t.o.v. zijn zoon. Maar, en nu komt het: Die eigenaar of houder is niet aansprakelijk indien hij zich op overmacht beroepende aan zijn verantwoordelijkheid kan onttrekken. Bijvoorbeeld: Fabrik A stelt weer aan zijn vertegenwoordiger B een wagen ter beschikking. Deze laat zijn verloofde, zoon of een ander rijden. Deze laatste veroorzaakt de schade of letsel.

In dit geval is niet de houder of eigenaar (dus de fabrik A) maar degene verantwoordelijk die liet rijden, dus B.

Moraal: Laat nooit of te nimmer een aan U ter beschikking gestelde wagen door anderen berijden. U draait voor alle financiële gevolgen onherroepelijk op.



Op het prachtige Vrijthof te Maastricht stonden de wagens der deelnemers opgesteld.

ZWARE STRIJD

**in het heuvelachtige
Zuid-Limburg**

Wanneer men aan de start van een automobielenwedstrijd, de ongeduldige en haastige „coureurs” minuut na minuut ziet wegspuiten, dan valt het direct op hoeveel V.W.'s er steeds van de partij zijn. Of ze uit de lucht zijn komen vallen. Als bijen zwermen ze om de startplaats heen.

Fascinerend is het, wanneer enkele van hen, uitgerust met een dubbele uitlaat, met een extra „dot” lawaai van start gaan. Dat schept sfeer, de sfeer van een echte rallye. Het talrijke publiek dat bij zo'n start aanwezig is, wordt er stil van. Het behoeft geen Monte Carlo of Tulpenrallye te zijn om interessant te wezen.

Er zijn nu eenmaal lieden met auto's, die wat huisverig zijn om ergens in Stockholm, Monte Carlo, Glasgow, Rome, of waar dan ook — hun motor te starten, om na veel avonturen eindelijk Monte Carlo of Noordwijk binnen te stuiven.

Maar deze lieden staan echter onmiddellijk klaar, om te starten wanneer er „binnenshuis” ergens een grote betrouwbaarheidsrit wordt verreden.

Wanneer de strijd in een sterk heuvelachtig terrein plaats vindt zijn er talrijke deelnemers. Vooral om-

dat er van de wagens veel geëist wordt in zo'n rit en er tal van deelnemers met een V.W. zouden starten, zijn we speciaal eens in Zuid Limburg gaan kijken. Hiermede willen wij niet zeggen dat andere ritten nu kinderspel zouden zijn. Zo waren wij dan in Maastricht de gasten van de Zuid-Limburgse automobielsportclub „De Heuvelrijders”, de organisatoren van de „Bloesemrit”. Het was een kaartleesrit over een afstand van 147 km met een gemiddelde snelheid van 40 km/uur.

Hoewel dit gemiddelde niet zo hoog lijkt, zo geven wij het U toch te doen eens te trachten om in het Zuid-Limburgse heuvelland, berg op berg af met zijn vele bochtige binnenwegen, al kaartlezende dit gemiddelde te halen.

Er is dan ook geen enkele deelnemer, zelfs geen V.W., straffeloos gebleven.

Om precies 13.31 uur werd nummer 1 — 't was zo waar een V.W. — met als bestuurder de bekende wedstrijdrijder Toon Gaillard, gestart.

Om de minuut werden achtereenvolgens de ongeduldige „coureurs” de laan uitgestuurd. Wij hielden even ons hart vast, toen startnr. 3 — de bekende „Porscherijder” Huub v. d. Meulen — door de Voorzitter van „De Heuvelrijders” werd weggestart. Dit ging met zoveel geweld, dat wij dachten, dat de mooie gestroomlijnde carrosserie op 't Vrijthof achter zou blijven. Wij werden er gewoonweg stil van, en met ons 't publiek.

Wij zijn graag aan zo'n start. Het is reuze aardig en soms ook wel komisch. Sommigen, U weet wel, zo heerlijk met 't gaspedaal spelende. Anderen laten hun wielen eens lekker rondtollen, Maar er zijn er ook die nog even een sigaretje opstekend hun tijd rustig afwachten.

Na de start te Maastricht gingen wij via Heugthem en Gronsveld naar de eerste tijdcontrole in Breust.

De organisatie zat goed in elkaar; alles klopte precies. En de Maastrichtse politie was gemoedelijk en behulpzaam. Er werd vlot gestart.



Heughem — slechts 6 km na de start — waar 2 R.C. stonden opgesteld, had reeds verschillende slachtoffers geëist. Zo gebeurde het dat reeds in Breust meer dan de helft der deelnemers strafpunten had opgelopen.

Maar onvermoeid en met snelle vaart, vechtende tegen de tijd, suisdend de deelnemers Eysden, St. Geertruid en Slenaken voorbij. Het ging zo razend snel dat men de ingestorte gevel van Kasteel Eysden niet eens opmerkte. Ook St. Geertruid eiste zijn slachtoffers. De organisatoren hadden hier kwistig controleposten uitgezet. Ze rezen uit de grond — alsmaar vlaggen.

Na deze listige klip omzeild te zijn, kwam men aan de tweede tijdcontrole te Mechelen. Nog slechts 3 deelnemers waren hier zonder strafpunten, w.o. Bastiaans met V.W. Spijtig voor de deelnemers dat zij geen moment aandacht aan de wonderschone omgeving konden geven, met zijn prachtige vergezichten. Direct na Mechelen kwam het zwaarste deel van de hele Bloesemrit en wel 't Bergen en Bochtentraject.

Dit traject had een lengte van plm. 25 km en voerde de deelnemers door alle mogelijke binnenwegen berg op berg af, de ene bocht na de andere, naar het einde van deze zware proef: de tijdcontrole in Banerheide.

In dit klassement konden de bestuurders tonen, wat zij waard waren. Verschillenden onder hen bleken ware kunstenaars te zijn. En er werd hier fel gestreden om te trachten het strafregister hier zo klein mogelijk te houden.

Niemand echter gelukte het om dit traject dat via Vijlen-Vaals ('t hoogste punt) — Vijlenerbos — Epen naar Banerheide voerde, zonder strafpunten te beeindigen. Een meesterlijke prestatie leverde hier Bastiaans met V.W. door slechts 1 strafpunt op te lopen, evenals de equipe Jetten-Smulders. Of Bastiaans, óf Jetten zou deze Bloesemrit gaan winnen, want deze beide „coureurs” stonden na 't Bergen en Bochtentraject met ieder 1 strafpunt aan de kop.

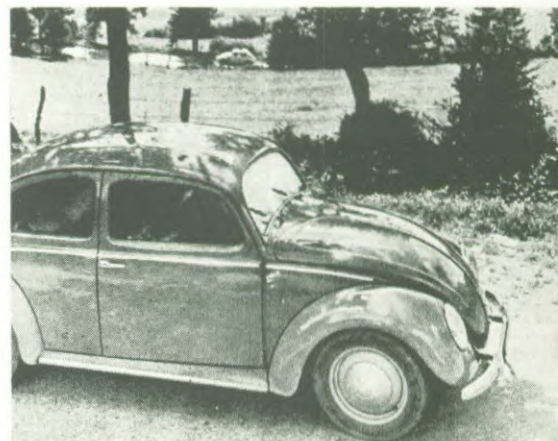
Na dit interessant gevecht was 't maar een wandelingetje via Heer-

Met een razende vaart schiet hier een V.W. door de bocht; het losse grint spuit onder de wielen weg. Of de bocht genomen wordt volgens de verkeersvoorschriften betwijfelen wij sterk.

Dit kan men in ons land alleen in Zuid-Limburg vinden. Het heeft hier veel weg van een haarspeldbocht. Diep beneden in het dal komt een concurrerende V.W. opzetten.

Ja, zo iets kan je overkomen. Een onverwachte geduldsproef moeten de rijders zich laten welgevalen. En die ene koe is juist zo tergend dwars en vreselijk langzaam zoals alleen een koe kan zijn.

Zo scherp als maar mogelijk is wordt deze bocht genomen. Geen minuut valt er meer te verliezen, want het koeienoponthoud heeft veel te lang geduurd. Op enkele seconden kan het soms aankomen.





Een listig opgestelde controlepost op een rustiek landweggetje dat daar zo heerlijk ligt in het prachtige landschap waar de Limburgers terecht zo trots op zijn.



Met 't grootste gemak tornt de ijzersterke V.W. tegen een steile heuvel op. 't Is voor hem maar een peuleschilletje want hij is er als 't ware voor geschapen.

len, Voerendaal, Sibbe, Schimmert, naar de finish in Valkenburg.

In 't pijlentract bij Sibbe vielen echter nog enkele strafpunten. Zelfs de winnaar van 't vorig jaar, Bastiaanse met V.W. zat hier zo te knoeien, dat hij vlak voor de streep de overwinning van deze Bloesemrit verspeelde en de zilveren „Volkskrantbeker” naar de equipe Jetten-Smulders verhuisde.

Aan de finish was 't een waar feest, een gezellig „onder ons” van sportieve dames en heren automobilisten, die na een zeer zware maar sportieve strijd toch nog behoorlijk konden feesten. Bij de prijsuitreiking bleek pas hoe enthousiast alle deelnemers waren. Zelfs een damsteam uit Meppel, met als chef-d'équipe Mevr. Roelfsema v. Rossum was verschenen. Die kon dan ook als verstkommende een prijs in ontvangst nemen.

Als we de uitslag eens bestuderen, dan zien we 3 V.W.'s onder de eerste 10 aankomenden — dat is dus 30 pct. Een zeer goede prestatie in deze ongetwijfeld zware rit.

WAT KAN IK VOOR U DOEN?

Op een goede dag is een lang gekoesterde wens in vervulling gegaan en bent U de trotse eigenaar geworden van een gloednieuwe V.W.

Met een glimlach verwelkomt U iedere V.W. service-man.



WAT MAG IK VOOR U DOEN?

Uw dealer leverde de wagen keurig netjes af zoals het behoorde en de eerste 10.000 K.M. (tot de tijdsduur van een half jaar) hebt U volop kunnen profiteren van de volledige garantie.

„En daarmee is de kous af”, zult U zeggen. Neen, dan begint het pas goed. Want U bent opgenomen in die grote familie van enthousiaste V.W. bezitters die overal met open armen ontvangen worden waar het bekende wit-blauwe V.W.embleem met het woord „Service” staat. U behoort bij „ons”!

Want ieder die bij de V.W.-organisatie betrokken is in 't gehele land, van hoog tot laag, is doordrongen van het feit dat U begonnen is met ons het volle vertrouwen te geven. Maar dat niet alleen. Wij worden bovendien nog door U betaald. U stelt ons in staat om op eerlijke wijze een boterham te verdienen voor onze gezinnen. En dat schept verplichtingen. Iedere V.W.-man beschouwt zich dan ook als dienaar van de V.W.-rijder en verheugt zich erover wanneer hij U op de een of andere wijze van dienst kan zijn.

Het is dan ook heel gewoon wanneer de mensen van de V.W.-organisatie aan U vragen: „wat mag ik voor U doen?” Want het is een man die weet wat hij aan U te danken heeft. Het is voor hem een voorrecht dat hij U mag helpen. En hij zal het met vreugde doen. Daar kunt U beslist zeker van zijn.

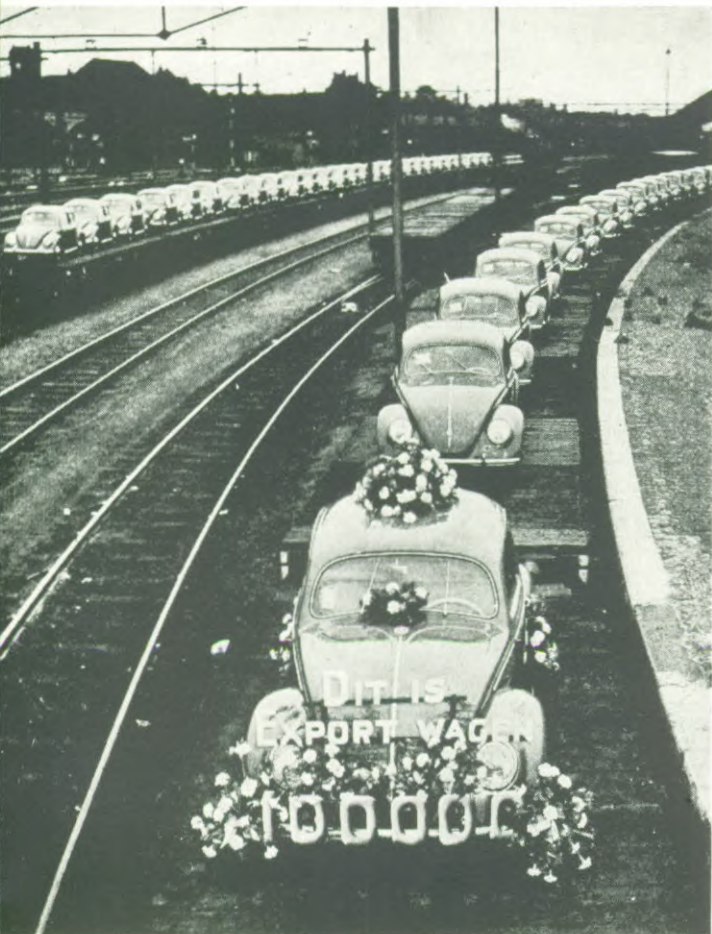


Foto boven: aankomst van de wagen te Amersfoort.

De gelukkige dealer die de 100.000ste export-wagen kreeg toegewezen was de zeer actieve heer P. A. Hoogenboom te Rotterdam.

De Heer Hoogenboom heeft 5 bedrijven waar totaal 100 man werken. Het hoofdkantoor is gevestigd aan de G. J. Mulderstraat 12—22.

Foto onder: de heren Pon dragen de wagen over aan dhr. Hoogenboom en foto rechts: bij de bekende Plasmolen te Rotterdam.



EXPORTWAGEN

100.000

Honderdtwintig Nederlandse mannen zien met grote aandacht de montage-band lopen in de V.W. fabrieken te Wolfsburg. Deze mannen leven van auto's — het zijn V.W. dealers die gekomen zijn om de enorme fabrieken te bezichtigen en getuige te zijn van het moment waarop de honderdduizendste exportwagen van de band komt. Om heel eerlijk te zijn: wij kregen precies zo'n gevoel als op onze 46e verjaardag; de ene dag is eigenlijk precies gelijk aan de andere. Zo ook met deze exportwagen; een doodgewone wagen, niets bijzonders. Maar



toch,..... afgezien van de cadeautjes is onze verjaardag wél een feestdag en is de honderdduizendste exportwagen wél een bijzondere. Het is een tastbaar bewijs van de onverwoestbare drang in de mensheid om iets goeds en schoons te maken waaraan men vreugde en blijdschap kan beleven. Het is de wil om iets te bouwen waarop men trots kan zijn.

Nederland kreeg deze wagen toegewezen omdat zij ook de allereerste V.W.'s ontving die naar het buitenland werden geëxporteerd.

DE BIJ DE
VERKEERSPOLITIE

**De voortvarende
Heerlense Verkeerspolitie
heeft vier VW's in gebruik**

Jan van den Udenhout is kind in huis bij de politie te Heerlen. Hij kan komen en gaan wanneer hij wil. Dat is meer dan menig een kan zeggen. Maar daar is dan ook een goede reden voor: hij is de man die de belangen van de V.W.-organisatie behartigt. En aangezien de Verkeerspolitie in Heerlen een aantal V.W.'s in dienst heeft en Jan een beminnelijk man is, ligt het voor de hand dat er een vriendschappelijke omgang is.

Juist op de dag, waarop het grootse feest van de Staatsmijnen een aanvang nam, bezochten wij met onze fotograaf Heerlen.

Voor het Politiebureau stond een zwart-witte V.W., uitgerust met een mobilofoon-installatie. Terwijl Jan op zoek ging naar de Chef van de verkeersdienst, de adjudant de Kruif, nam de fotograaf de situatie eens op om uit te kienen op welke wijze hij z'n plaatjes zou maken. En laten wij nu stom geluk hebben. Twee mannen van de verkeersbrigade moeten er direct op uit. Ergens in Heerlerheide is een aanrijding geweest. „Mag de fotograaf met z'n eigen wagen meerijden om een paar foto's te maken? Wij zijn hier juist gekomen om toestemming te vragen om een reportage te maken. Jan v. d. Udenhout zit al bij de adjudant". Het mocht. En zo verdween onze fotograaf. Intussen worden wij toegelaten bij de ad-



Adjudant de Kruif te Heerlen roept zijn mannen op per mobilofoon vanuit het politiebureau te Heerlen. Zó op het eerste gezicht een eenvoudige installatie. Maar het werkt buitengewoon efficiënt.

judant. Een boom van een kerel. En een prettige man om kennis mee te maken.

Nadat wij het doel van onze komst verteld hadden vroegen wij de adjudant:

— Was er een speciale reden om bij uw dienst gebruik te maken van auto's en niet van motoren?"

— Nou en of. Ik weet wel, dat het in bepaalde politiekringen een hobby is om de voorkeur te geven aan de motor met zijspan. Het motief is, dat er een zekere werking van uitgaat wanneer het publiek twee politiemensen ziet. Maar daar staat tegenover dat mijn mensen aan weer en wind, dag in dag uit, zijn blootgesteld. En dat komt hun gezondheid beslist niet ten goede. Iedere politiechef kan U dit bevestigen. Bovendien zijn de apparaten op geen stukken na zo goed beschermd als in een wagen. Daar komt nog wat anders bij. Waarom zouden wij bij de politie geen gebruik maken van de mogelijkheden van de technische vooruitgang?

— Heeft men U vrijgelaten in de keuze van de wagens?

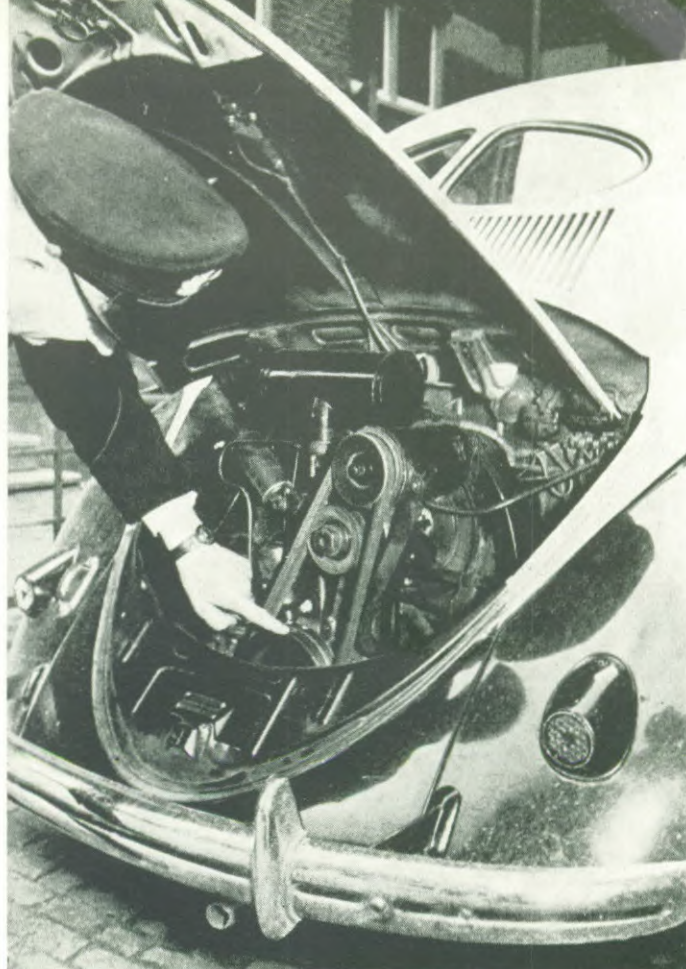
— Ja, geheel.

— Waarom is uw keuze op de V.W. als politiewagen gevallen?

— Nu, dat is maar niet zo één, twee, drie gebeurd. Wij hebben ruim een jaar lang de zaak overwogen



De bestuurder van de V.W. politiewagen kan het hoofdbureau opbellen en in noodgevallen assistentie vragen. Tevens houdt hij zijn chef precies op de hoogte. Een soort ooggetuige verslag.



Hier wijst de politiechef de afzonderlijk werkende schijf aan die zorgt dat de accu-installatie steeds voldoende stroom heeft om te kunnen uitzenden. Een eenvoudige maar zeer vernuftige uitvinding.

en alles nauwkeurig nagegaan. Vast stond het volgende: de wagen moest een grote snelheid kunnen ontwikkelen en gemakkelijk wendbaar in het verkeer zijn. Je moet er om zo te zeggen: „mee kunnen lezen en schrijven". Een vaste wegligging was vereist evenals een snelle acceleratie. Bovendien moesten we een economische wagen hebben die vooral bedrijfszeker is. Daarom viel de keuze op de V.W. die aan al deze eisen voldoet. Maar de V.W. heeft nog meer voordelen. De luchtgekoelde motor is oorzaak dat we 's winters geen pijn in ons hoofd behoeven te krijgen over een bevroren motor. En met koud guur weer blijven mijn mannen goed fit want de ideale verwarming van de V.W. geeft ons het grote voordeel dat wij een patrouille zonder enig bezwaar 4 uur achtereen dienst kunnen laten doen. Ook het comfort laat niets te wensen over. De mobilfoon-installatie is achterin de wagen gebouwd. En toch kunnen 4 personen ruim en gemakkelijk zitten. Zelfs kunnen we nog een arrestant meenemen.

— Bent U de eerste die de V.W. als politiewagen gebruikt?

— Nee, ik geloof dat Apeldoorn ons voor was.

— En heeft de V.W. aan uw verwachtingen beantwoord?

— Buitengewoon. Onze wagens zijn dag en nacht

in bedrijf. Ze worden door 14 verschillende personen bestuurd en toch zijn de onderhoudskosten ongelooflijk laag.

— Vertelt U eens, waarom hebt U de wagens een zwart-witte kleur gegeven?

— Wij zijn van mening dat de mensen ons reeds in de verte moeten kunnen zien aankomen. Wij zijn immers de vrienden van alle mensen die van goeden wille zijn? Daarom hebben we kort geleden nog een sirene op de wagen aangebracht en bovendien een flikkerlicht.

— Mijnheer de Kruif, die fotograaf van ons zouden wij nu zo langzamerhand wel eens hier willen hebben om enkele plaatjes te maken. Kan dat?

— Natuurlijk, kom maar mee.

En zo gingen wij op weg naar een kamer waar enkele agenten dienst deden. Aan de wand hing een eenvoudige installatie. Enkele mannen kwamen zich af- en aanmelden. Intussen riep adjudant de Kruif zijn mannen in Heerlerheide op.

— Hallo H.R. 1 hier H.B. — Over!

— Hallo H.B. hier H.R. 1 — Over!

— Hier is adjudant de Kruif. Wat is er precies aan de hand? — Over!

En toen volgde er zoiets wat te vergelijken valt met een radio-voetbalverslag. In elk geval werd men op



Nauwelijks was gemeld dat een verkeersongeval had plaats gehad of de radiowagen trok er op uit. Weinige ogenblikken daarna wist men op het hoofdbureau dat het een doodgewoon alledaags geval was.

het Hoofdbureau van politie precies met de stand van zaken op de hoogte gebracht. Nadat de fotograaf werd opgedragen terug te komen kregen wij nog de volgende technische bijzonderheden te horen.

De Politieverbindingsdienst te Utrecht heeft de nodige technische gegevens verstrekt. Men heeft het Philips-systeem genomen, een 12 volts installatie omdat bij 12 volt de stromen maar de helft zijn van die van 6 volt. De voedingskabels kunnen daardoor lichter uitgevoerd worden en het procentueel verlies is lager.

Men kon onmogelijk de mobilfoon op de startaccu aansluiten. Want stel dat de wagen lange tijd had stilgestaan en er regelmatig was uitgezonden. Dan bleef er geen stroom over voor het starten. Het spreekt vanzelf dat de auto te allen tijde moet kunnen rijden. Daarom heeft men zeer vernuftig een afzonderlijke accu-installatie geconstrueerd die volkomen onafhankelijk werkt van de auto-installatie. Er is dan ook een aparte laaddynamo voor de mobilfoon.

Particulieren kunnen ook een mobilfoon-installatie in hun wagen krijgen. Maar daarvoor moeten zij bij de P.T.T. een vergunning aanvragen. Een garage in Utrecht heeft zijn V.W., die als taxi dienst doet, daarmee uitgerust. De praktijk heeft bewezen dat de

resultaten fantastisch goed waren. Immers, veel onnodig leeg heen en weer rijden wordt hiermee voorkomen.

De strijd tegen de misdaad

— Nu nog één vraag adjudant: wordt de mobilfoon nog voor andere dingen gebruikt dan voor zuivere dienstzaken?

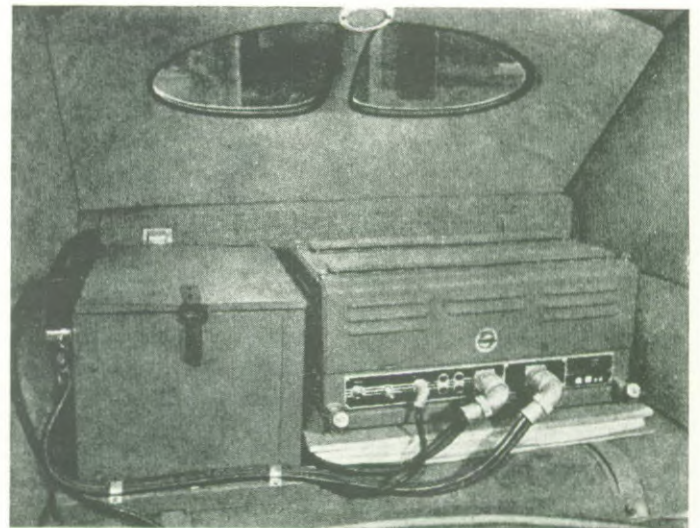
— Dat is maar wat U onder dienstzaken verstaat. Zo gebeurde het eens dat een dame zenuwachtig de politie opbelde en mededeelde dat haar man met de auto naar het buitenland op weg was, maar al zijn papieren thuis had laten liggen. Er werd nagegaan waar hij waarschijnlijk de grens zou passeren en de in aanmerking komende patrouilles gewaarschuwd, met opgave van het merk en nummer. En jawel, op een gegeven moment kreeg men de goede man te pakken, die zich een hoedje schrok toen hem naar z'n papieren gevraagd werd. Eerst toen had hij in de gaten ze totaal vergeten te hebben. Hij mocht ze gaan halen..... zonder een bekeuring te krijgen. Een ander geval. Bij Zundert kwamen met razende vaart smokkelaars de grens over die men niet meer kon tegenhouden. Maar bij Moerdijk, toen de heren aan geen politie en douane meer dachten werden ze gepikt. Dat hadden ze aan de mobilfoon te danken.



De vrolijke, witte V.W. wagens van de Heerlense politie. Die knobbel op de achterkant is nodig om ruimte te hebben voor de extra schijf van de dynamo. „De wagen met de bult” zeggen de Heerlenaren.

Ook is het voorgekomen dat een wagen dienst deed als telefoonkantoor bij een spoorwegongeval. Er was daar n.l. kilometers in de omtrek geen gewone telefoonverbinding.

Maar het aardigste is wel het volgende. Een paar jongens van de vlakte in Amsterdam werden op een voor hen slechte dag geknipt. Bij het verhoor gingen ze aan 't doorslaan. Enkele zonden meer of minder kwamen er blijkbaar niet op aan. Ze waren aan het overleggen geweest om een wagen, die niet op slot stond, van een parkeerplaats te pikken. De aftandse parkeerwachter leverde opzichzelf geen moeilijkheden op. Maar van die beroerde radiowagen waren ze niet zo heel zeker. Stel dat die wacht de brandmelder indrukte, hoe lang zou het dan duren eer de radio-wagen er was?. Ze namen zelf maar de proef op de som. Wanneer binnen tien minuten de wagen er nog niet was zouden ze hun slag slaan. De melder werd afgedrukt en de heren stelden zich in een portiek verdekt op. Binnen de 3 minuten was de radiowagen aanwezig. Ze zagen er maar van af. Het was hun te link. Adjudant de Kruif en zijn mannen zijn enthousiast over hun zwart-witte V.W.'s. Ja, ja, ze weten daar in Heerlen wel wat goed en practisch is.



De Philips zendinstallatie met accu van de mobilifoonwagens. Deze worden geplaatst achter de zitting van de achterbank. Ze nemen dus geen extra ruimte in. Eenvoudiger en practischer kan het beslist niet.

FANTASIE OF WERKELIJKHEID

INZAKE AUTOKOSTEN

Een nuchtere Nederlander wil graag weten waar hij precies aan toe is. Vandaar dan ook dat hij zich afvraagt: wat zijn nu de werkelijke kosten van mijn auto. Laten wij U, door de praktijk geleerd, eens op weg helpen.

De autokosten zijn te splitsen in z.g. vaste en variabele kosten. Voor een bepaalde wagen kan alleen dan een juiste berekening worden gemaakt, wanneer het aantal kilometers, dat per jaar zal worden gereden, bekend is. Daar dit aantal kilometers per eigenaar enorme variaties (van b.v. 10.000 tot 50.000 km per jaar) kan vertonen, zullen wij elk detail der berekening nader onder de loupe nemen.

VASTE KOSTEN.

Aanschafprijs:

Stellen wij die voor onze V.W. (luxé uitvoering) op f 5450,—.

Afschrijving:

Aan te nemen is, dat een wagen van deze klasse moet worden afgeschreven in 175.000 km, doch daar wij overtuigd zijn, dat men zijn wagen steeds bij maximum 125.000 km (uitzonderingen daargelaten) inruilt, nemen wij dus dit aantal als limiet aan, waarbij een restantwaarde (2e handsverkoopwaarde) resteert van plm. f 2500,—. Uit een en ander volgt voor een wagen van f 5450,— een afschrijving van f 5450,— tot f 2500,— is 2.36 cent per kilometer.

Renteverlies:

Dit is te stellen op 4 pct. van de aanschaffingskosten gedeeld door twee (gemiddeld renteverlies) wat neerkomt op f 109,— per jaar.

Verder zijn er per jaar nog diverse vaste kosten, die onafhankelijk zijn van het aantal kilometers, dat gereden wordt, zoals Wegenbelasting, stalling en All Riskverzekering. Hieromtrent het volgende:

De wegenbelasting is f 91,— per jaar. Stalling stellen wij op f 180,— per jaar. All Riskverzekering f 250,— per jaar. Hierbij is rekening gehouden met premiekorting voor een meerjarig contract en schadevrije jaren. Gezamenlijk moeten deze drie posten dus op f 521,— per jaar worden gesteld. Resumerende zijn dus de kosten, die beslist op het budget drukken:

Afschrijving f 0,0236 per km
Wegenbelasting, garage en verzekering f 521,— per jaar
Renteverlies f 109,— per jaar
Aan de hand hiervan kan ieder voor zich uitrekenen wat de wagen hem aan deze factoren kost.

Rijdt men dus b.v. 20.000 km per jaar, dan is de berekening als volgt:

Afschrijving	f 472,—
Renteverlies	f 109,—
Wegenbelasting enz.	f 521,—

Totaal per jaar f 1102,—

Dit zijn dus de kosten, die enkel reeds „het bezit” van een auto met zich meebrengt.

VARIABELE KOSTEN:

1. Benzine:

Onze wagen heeft een gemiddeld benzineverbruik van 1 :14 d.i. een liter per 14 kilometer. Een liter benzine kost op het ogenblik, dat wij dit schrijven 38 cent per liter. Elke kilometer rijden kost U dus 2.7 cent aan benzine.

2. Olie:

Wanneer U „dope” oliën gebruikt, moet rekening worden gehouden met een verversing om de 2.500 km. De inhoud van het carter is 2½ liter. Per km wordt dit 0,16 cent.

3. Banden:

Een stel banden, met geregeld medegebruik van

Het zal wellicht voorkomen, dat bij de gebruiker van onze wagens vragen rijzen omtrent technische of andere vraagstukken de V.W. betreffende.



DE VRAGENBUS

VRAAG:

Wanneer ik met mijn Volkswagen over een minder goede weg rijd is er iets midden onder de wagen dat een hinderlijk klapperend lawaai maakt. Wij hebben al van alles geprobeerd maar kunnen tot nu toe niets vinden.

Weet de redactie een oplossing voor deze puzzle?

J. v. O. te G.

VRAAG:

Zo nu en dan hoor ik een ratelend geluid, dat ik niet kan localiseren. Soms zit het voor, soms achter. Eerst dacht ik dat de wielmoeren los zaten, maar dat is niet het geval.

K. de B. te A.

reserveband gaat gemiddeld 50.000 kilometer mee en kost momenteel f 369,—. Voor 100.000 km is dat 2 stel nieuwe = f 738,—. Per kilometer dus 0,738 cent.

4. Onderhoud:

Onder „onderhoud” moet worden verstaan het bedrag dat besteed moet worden aan de wagen om deze de leeftijd van 100.000 km te doen bereiken. Hieronder vallen dus alle reparaties, revisies, enz. in de meest uitgebreide zin.

Een normaal hiervoor te stellen bedrag is 1 cent per km. Dit is een cijfer op de ervaring gebaseerd. Voor dokterswagens is dit cijfer hoger dan b.v. voor iemand die grote trajecten rijdt. Dit is te wijten aan het feit, dat een doktersauto herhaaldelijk koud gestart wordt.

Het is nu eenmaal onloochenbaar, dat de motor de eerste 5 minuten na een koude start meer slijt dan bij een 200 kilometer-rit op bedrijfstemperatuur.

5. Smeerkosten, inclusief vetten enz.:

De ervaring is, dat hiervoor 0,15 cent per km moet worden gerekend.

6. Wassen, poetsen, enz. inclusief onvoorziene uitgaven:

Eveneens bij ervaring te stellen op 0,5 cent per km. In totaal geeft dit aan variabele kosten plm. 5¼ cent per kilometer.

Voor de door ons aangenomen 20.000 km per jaar is dit dus:

Vaste kosten	f 1102,—
Variabele kosten	f 1050,—

Totaal per jaar f 2152,—

Hetgeen dus op het volgende neerkomt:

bij 20.000 km rijden per jaar	10,8 cent per km
bij 30.000 km rijden per jaar	10,6 cent per km
bij 50.000 km rijden per jaar	9,7 cent per km

Tenslotte nog de fiscale consequenties van een „dure” wagen. Zoals U bekend is wordt 10 pct. van de aanschaffingsprijs (bij de geboorte) van de wagen bij Uw privé inkomen geteld ter fiscale compensatie van het „privé” gebruik. Ter illustratie diene, dat al zou U nu een „Cadillac” tweede hands kunnen kopen voor f 5.000,— deze dan toch als f 16.000,— gekost hebbende, wordt berekend, zodat f 1600,— bij Uw inkomen wordt opgeteld.

Wij menen met het bovenstaande een inzicht gegeven te hebben inzake de werkelijke kosten.

In zulke gevallen aarzele men niet onze redactie deze puzzles voor te leggen. Indien enigszins mogelijk zal er per brief op worden geantwoord. In andere gevallen zal men in deze rubriek het antwoord aantreffen.

Ook vragen op juridisch gebied of over verzekeringsaangelegenheden willen wij gaarne beantwoorden. Deskundige medewerkers staan tot Uw beschikking.

ANTWOORD:

Wij geloven, dat dit lawaai zijn oorsprong vindt in een te slap hangende handremkabel.

Probeert U eens de handrem één of twee tandjes op te trekken. Wij zijn overtuigd, dat alles weer geruisloos is. U moet het hier echter niet bij laten, maar door Uw dealer direct de stelmoer van de kabel even laten aandraaien één of twee slagen, want met zelfs twee tandjes opgetrokken handrem mag men niet blijven rijden.

ANTWOORD:

Uw vraag lijkt wel zo iets van de mast van het schip is 20 m. hoog en het schip is 13 m. breed. Hoe oud is de kapitein?

Maar als ons vermoeden juist is, moet U de sierdeksels eens één voor één van Uw wielen afnemen en de vastzetveren eens een beetje uitbuigen. Het komt meerdere malen voor, dat deze bij het opzetten der sierdeksels iets te ruw behandeld worden.

★ Geachte lezeres, wilt U Uw echtgenoot en beschermer eens een genoegen doen? Zoudt U dan niet eens denken aan het aanschaffen van een netje om boven de voorruit in Uw „V.W.” aan te brengen. Weinig kosten, veel genot.

★ Naar wij vernemen zal er bij de VALMA Fabriek voor Auto-Onderhoudsmiddelen te Amersfoort een boekje verschijnen onder de titel: „VALMA-VADE-MECUM”.

Hierin zullen een serie tips opgenomen worden die U in staat stellen uw V.W. glanzend „nieuw” te maken.

Onze Abonné's kunnen t.z.t. gratis een exemplaar ontvangen. Stuur maar even een briefkaartje naar bovengenoemde fabriek aan de afdeling Reclame.

★ Dokter. Bij nacht en ontij moet U er met Uw wagen op uit. Soms over minder begaanbare wegen. Maar herhaaldelijk moet U in de duisternis keren. Daarvoor is een achteruitrij-lamp onontbeerlijk. Eenmaal gekocht wilt U haar nooit meer missen.

★ Lente en zomer worden met gejuich begroet en naar waarde geapprecieerd en genoten.

Persoonlijk hebben wij echter enerzijds grondig medelijden met de dood van ontelbare insecten. Dat ze als plaats van hun overlijden bij voorkeur de voorruit van onze wagen uitkiezen, wordt door ons minder gewaardeerd.

Ruitenwissers helpen niet, want dan ontstaat er een volkomen ondoorzichtige brij.

Zoudt U niets voor een ruitensproei-apparaat voelen, dat al deze moeilijkheden, ook die, van achter een andere wagen rijdende, opgeworpen modder in een oogwenk doet verdwijnen?

Zo ja, laat dan nog heden zo'n levensredder monteren. U wilt ze nooit meer missen.

GRONINGEN

KREEG EEN NIEUW



Boven: Het nieuwe en moderne V.W.station waar U vlug geholpen wordt. Rechts: De heer Maans, onze stuwende man in het Noorden.



In 1947 werd de heer Maans van Garage Century, gevestigd aan de Nieuwe Kijk in 't Jatstraat te Groningen aangewezen om de service te verzorgen van de V.W. Al vrij spoedig hierna werd dit bedrijf gemoderniseerd. Het ging in dit vernieuwde bedrijf uitstekend, doch toen er steeds meer nieuwe V.W.'s bijkwamen werd het pand te klein.

Resoluut heeft de actieve dealer Maans, in hart en nieren een echte V.W.man, de knoop doorgehakt en in het perceel Schuitendiep 21 een filiaal gevestigd, uitsluitend bestemd voor V.W.-service. Het is een mooi en ruim gebouw geworden.

Het bedrijf is uitgerust met de modernste machines en gereedschappen. Alle V.W. rijders worden hier door deskundige mensen snel en degelijk geholpen zoals wij dat terecht van onze stoer werkende Groningers kunnen verwachten.

... EN ER KWAM EEN



SERVICE-STATION

AAN DE GROTE NIEUWE

VERKEERSWEG DOOR

HENGELO



Op een wat sombere Zaterdagmiddag zijn wij naar het van levens- en werkdrijf vervulde Twente gereden, om aanwezig te zijn bij de opening van de nieuwe V.W.-zaak van de heer J. Huiskes te Hengelo.

Een bestaande zaak is daar overgenomen en op V.W. wijze geheel gemoderniseerd.

Er waren tal van belangstellenden aanwezig toen de heer Dekkers, de Sales-promotor van Pon's Automobielhandel, met een korte toespraak de zaak „opende”.

„Met mijn gedachten hedenmorgen bij Hengelo heb ik zitten uitrekenen hoeveel dealers in het nog korte bestaan van de V.W. organisatie hun zaak geheel hebben verbouwd of een nieuw bedrijf hebben

Boven: Het gemoderniseerde bedrijf van de heer Huiskes te Hengelo. Hier zal men U gaarne helpen.

Rechts: De heer Dekkers overhandigt bij de opening de heer Huiskes een klein, waardevol geschenk.

geopend. Het zijn er precies vijftig. In totaal hebben wij nu bijna 100 steunpunten door het gehele land verspreid, die alle voorzien zijn van speciale gereedschapsonderdelen: V.W. specialisten die de V.W.-berijders ten dienste staan.

De opening van dit bedrijf is een grote aanwinst voor onze organisatie. Wij zijn de heer Huiskes dan ook dankbaar voor zijn grote ondernemingslust en wensen hem succes”



SPREKENDE CIJFERS

uit de praktijk

Van de zijde van de Glasfabriek te Leerdam werden ons de volgende gegevens verstrekt over hun gesloten V.W. bestelwagen, rijdende onder rijksnummer
HX 56597



Een laadvermogen van 800 kg. Aanschaffingsprijs slechts f5990,—.

Deze wagen werd in gebruik genomen in de maand Augustus 1950 en had begin Mei 1952 in totaal 127.500 km gelopen.

De wagen werd gereden door de chauffeur A. Mes en heeft nooit enig ongeluk gehad.

In de loop van de rijtijd bezochten wij met deze wagen praktisch alle

plaatsen in Nederland, waar zich afnemers van de fabriek bevinden, zulks voor de aflevering van besteld glaswerk.

De ritten vonden plaats op vrijwel alle werkdagen. In de bovengenoemde periode vervoerden wij totaal ongeveer 300.000 kg goederen.

Wij namen met deze wagen deel aan een bloemencorso in Den Haag van „Bloemenzee Den Haag” in Augustus 1951.

Chauffeur A. Mes is terecht trots op z'n mooie V.W. bestelwagen waarmee hij het gehele land doorkruist.

Wij becijferen de kosten van het gebruik van deze wagen (ongerekend het loon van de chauffeur) op 10.35 cents per km.

Wij zijn over de prestaties van de wagen zeer tevreden en hebben geen klachten.

ZÓ MAAKT U UW WAGEN SCHOON

(Een serie interessante tips over de juiste toepassing en gebruik van auto-onderhoudsmiddelen)

1

Wanneer U de gelukkige eigenaar bent geworden van zo'n handige, snelle en toch zo uiterst zuinige Volkswagen, dan neemt U zich stellig voor kosten noch moeite te sparen om deze aanwinst „in nieuwe staat” te houden.

Overigens heeft deze ideale wagen, gezien haar voortreffelijke eigenschappen, recht op de beste verzorging.

Niet alleen de motor en het chassis hebben bij normaal gebruik veel te lijden, maar ook het lak- en chroomwerk, welke beide laatste dagelijks blootstaan aan alle mogelijke weersinvloeden. Immers regen en zon zijn de grootste vijanden van lak en chroom. Regen en de

ultra-violetten stralen van het zonlicht zijn de vijanden, die elke dag de laklaag van Uw auto belagen. Hierbij komt nog het stof, gruis, fijn kiezel enz. dat bij sterke windvlagen van de weg wordt opgenomen en met kracht tegen de laklaag wordt geslagen. Tegen deze weersinvloeden dient Uw auto beschermd te worden, waarvoor U een keuze auto-onderhoudsmiddelen ter beschikking staat.

Niet iedere auto kan echter gelijk worden behandeld, daar de **conditie** van het lakwerk bepalend is, welk middel in elk speciaal geval dient te worden gebruikt.

Er zijn namelijk lakken die in goede staat verkeren (bijv. bij

nieuwe auto's), lakken die slechts licht verweerd zijn en lakken die door het verweringsproces ernstig zijn aangetast. Elk van deze fasen vraagt een speciale behandeling met een daarvoor aangewezen product.

Voor het onderhoud van het lakwerk dienen wij 2 werkwijzen te onderscheiden, in onderstaande volgorde van bewerking:

A. Het CLEANEN, dat is het verwijderen van de doffe verweringslaag van de lak, alsmede de daarop reeds vroeger aangebrachte poetslaag. Deze bewerking is dus niet nodig bij nieuwe wagens, waarvan de lak uit de aard der zaak in goede conditie is.

B. Het POLISHEN, dat is het aanbrengen van een beschermende waslaag ná het cleanen. Door deze behandeling wordt de laklaag als het ware „verzegeld” en gedurende lange tijd beschermd tegen de invloeden van weer en wind.

In het volgende nummer van dit blad vertellen wij hoe dit cleanen moet gebeuren en welke middelen hiervoor geschikt zijn.

Als U met vakantie naar

Wie krijgt deviezen voor vacantiereizen e.d.?

Ingezeten en of tijdelijk hier te lande verblijvende, in Indonesië of in Nieuw-Guinea woonachtige niet-ingezetenen, die op 1 Januari 1952 14 jaar of ouder waren, mogen op vertoon van een geldig paspoort bij een Deviezenbank reisdeviezen aankopen tot een totaal bedrag van maximum f 400,— per kalenderjaar in de valuta van een of meer der hieronder genoemde landen. Voor jongere personen is dit max. bedrag f 200.—.

Algerië	Italië (en Triëst)
de Azoren	Luxemburg
België	Madeira
Canar. Eilanden	Noorwegen
Denemarken	Oostenrijk
Duitsland (West)	Portugal
Finland	Spaans Marokko
Frankrijk	Spanje
Frans Marokko	Turkije
Griekenland	Tunis
Gr. Brittanië en	IJsland
Noord-Ierland	Zweden
Ierland	Zwitserland

Toeristendeviezenboekje (Afkorting: Tdb.)

Voor zover er deviezen worden uitgevoerd moet men in het bezit zijn van een toeristendeviezenboekje. Bij de eerste aanvraag van deviezen ontvangt men dit boekje. De houder zelf noteert hierin het bedrag aan Nederlands geld, dat wordt meegenomen. Zowel bij uit- als invoer moet men het boekje door de douane doen waarmerken.

Algemeen

Voor België en Luxemburg kan men volstaan met een bewijs van Nederlanderschap of paspoort dat ten hoogste 5 jaar eerder is afgegeven of verlengd.

In het buitenland mag men per dag ten hoogste over de tegenwaarde van f 50.— (kinderen f 25,—) beschikken.

Deviezen mogen niet eerder worden gekocht dan 14 dagen voor het vertrek naar het buitenland. Men is niet verplicht het max. bedrag in één reis te verbruiken. Het max. bedrag kan men naar eigen keuze verdelen over meerdere reizen naar hetzelfde land of verschillende landen.

Visa

Voor Nederlanders is geen visum vereist voor de hieronder genoemde landen: Algiers, België, Denemarken, Eire, Frankrijk, Engeland en Noord-Ierland, Italië, Luxemburg, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Tunis, IJsland, Zweden en Zwitserland.

Meenemen van Nederlands geld

Om over enig geld te beschikken ter dekking van de te maken kosten na terugkeer in Nederland, mag max. f 50,— per persoon uit Nederland worden uitgevoerd. Dit bedrag moet echter in zijn geheel weer worden teruggebracht voor het hierboven genoemde doel.

Overgehouden reisdeviezen

Bij terugkeer uit het buitenland moeten alle overgehouden cheque's en betaalmiddelen uit België, Canada, Duitsland, Engeland, Oostenrijk, Luxemburg, de U.S.A. en Zwitserland, onmiddellijk uiterlijk binnen 14 dagen aan een deviezenbank aangeboden worden. De overige buitenlandse betaalmiddelen kunnen derhalve door de reiziger worden aangehouden ten einde deze bij een volgende reis wederom te gebruiken. Overgehouden reisdeviezen worden in het Tdb teruggeboekt.

SAMEN UIT - SAMEN THUIS,

Nu de plannen voor de vakantie-reizen vaste vorm beginnen te krijgen komen de vragen binnen over het al of niet medenemen van Caravans en over de aan medereizigers te vragen deelnamekosten. Persoonlijk zouden wij willen aanraden het reizen per „Caravan” te beperken tot het eigen gezin. Wanneer men met een tweede echtpaar de reis naar verre landen wil ondernemen zouden wij het reizen met de auto alléén aanbevelen. En dan met een auto, voorzien van een „Imperial” daar het bagagevraagstuk dan op de allervoordeligste en voor de passagiers meest elegante wijze is opgelost.

De vraag hoe de autokosten moeten worden verdeeld is en blijft echter voor velen een nachtmerrie. De talloze ideeën en suggesties, die de aspirant-reizigers ons dikwijls voorleggen wijzen erop, dat men zich geen duidelijk beeld van een en ander heeft gemaakt en daarom willen wij hieronder enige richtlijnen in overweging geven. De grootste moeilijkheid schuilt hierin, dat beide partijen, dus eigenaar en passagier(s), zich in de directe kosten van de betreffende wagen sterk vergissen. De kosten van een wagen kunnen worden gesplitst in vaste en variabele kosten (zie ons artikel

„Fantasie en/of werkelijkheid” inzake autokosten).

Voor het onderhavige geval zouden wij ze willen noemen „onzichtbare” en „zichtbare”, of zo U wilt „voelbare” kosten.

Nu is het toch niet meer dan billijk, dat de partij „passagiers” bij het gebruik van de wagen eveneens meebetaalt in de „onzichtbare” kosten, waaronder dus vallen: onderhoud, afschrijving, wegenbelasting, All-Riskverzekering, enz.

Hoe stellen wij deze kosten nu vast? Er is natuurlijk een groot verschil in deze kosten voor wat betreft de verschillende soorten wagens

het Buitenland gaat denk dan aan . . .

Extra Deviezen voor Auto-Toerisme.

Ter bestrijding van de kosten, aan het gebruik van een auto verbonden, wordt voor reizen naar de hiervoor genoemde landen boven het jaarmax. van f 400,—, een bedrag groot f 100,—, in diverse geldsoorten te verdelen naar keuze, over de hieronder genoemde landen ter beschikking gesteld.

De aanvrager moet eigenaar zijn van de auto, moet het grensdocument ervan overleggen en dient voor de te ondernemen reis, deviezen tot de tegenwaarde van tenminste f 100,— te hebben opgenomen.

Daarenboven mag de betrokken reiziger éénmaal per jaar een bedrag aan reisdeviezen aankopen ter waarde van één der onderstaande bedragen, welke door de deviezenbank uitsluitend mogen worden verstrekt in de vorm van cheques.

België/Luxemburg	nihil
West-Duitsland	f 200.—
Denemarken	f 200.—
Finland	f 350.—
Frankrijk	f 250.—
Griekenland	f 400.—
Groot Brittannië en Noord Ierland	f 200.—
Ierland	f 200.—
Italië met inbegrip van Triëst	f 400.—
Joego-Slavië	f 400.—
Noorwegen	f 350.—
Oostenrijk	f 250.—
Portugal	f 400.—
Spanje	f 400.—
Turkije	f 400.—
Zweden	f 300.—
Zwitserland	f 200.—

Wat men mag uitvoeren?

brood	2000 gr.	thee	100 gr.
koeksoorten	250 gr.	koffie	100 gr.
vleeswaren	250 gr.	cacao	100 gr.
melk in blik	1500 gr.	zeep	500 gr.
kaas	250 gr.	sigaretten	100 st.
eieren	3 st.	sigaren	25 st.
suiker	500 gr.	kerftabak	250 gr.
jam e.d.	500 gr.	gedistilleerd	2 ltr
noten e.d.	250 gr.		

Men bedenke, dat de bovenstaande hoeveelheden niet steeds vrij in het te bezoeken land kunnen worden ingevoerd. Hier geldt in het algemeen, dat men een hoeveelheid, nodig om de plaats van bestemming te bereiken, vrij mag invoeren. Speciaal het medenemen van alcoholische dranken kan moeilijkheden opleveren. In België wordt n.l. slechts $\frac{1}{4}$ liter gedistilleerd, in een aangebroken fles, vrij van invoerrechten toegelaten. Voor grotere hoeveelheden worden zeer hoge invoerrechten geheven.

In België is vrije invoer mogelijk van 200 sigaretten, of 50 sigaren, of 250 gram tabak of 100 cigarillos, voor dames uitsluitend 200 sigaretten.

In Duitsland is vrije invoer toegestaan van 10 sigaren plus 100 sigaretten, naar keuze te vervangen door overeenkomstige hoeveelheid pijp- en sigaretten-tabak, plus 1 pakje vloeitjes.

Wat mag men invoeren?

Zonder vergunning mogen worden ingevoerd in Nederland de contanten en goederen, welke bij het verlaten van Nederland werden uitgevoerd; de in het buitenland voor persoonlijk gebruik aangeschafte goederen, waarvan de waarde niet meer dan 20 pct. van de verstrekte reisdeviezen bedraagt; meegegeven geschenkgoederen, max. waarde f 25.—.

MAAR..... HOE VERDELEN WE DE KOSTEN?

en ofschoon er nu zo op het oog een werkelijk enorm verschil bestaat tussen het rijden met een „Lincoln” of met een „V.W.”, menen wij voor ons geval toch uit te mogen gaan van onze normale „dienstwagen”. Voor de hier bedoelde wagens zijn de „onzichtbare” kosten te stellen op plm. 7 cent per kilometer.

Gaan wij nu een tocht door Frankrijk maken, waar de benzine 60 cent per liter kost, dan zijn de kosten van brandstof en olie eveneens 7 cent per kilometer, waarbij wij uitgaan van een benzineverbruik van de wagen van 1 : 14.

Is het een duurdere wagen, wat

practisch neerkomt op een hoger benzineverbruik, dan zullen ook deze cijfers evenredig hoger zijn.

Vandaar onze volgende raad. Gaat U met nog een echtpaar op reis, laat dit echtpaar dan ALLE kosten van de wagen onderweg betalen. Dus en benzine en olie. Dit vermijdt de steeds précaire afrekening onderweg van verreden kilometers enz.

En hoe deze kwestie nu op te lossen via de deviezenregeling van de Nederlandse Bank?

Zoals bekend, kan de eigenaar van de wagen voor een reis naar het buitenland de tegenwaarde van f 200,— of meer (zie ons artikel:

„Als U met vakantie naar 't buitenland gaat”) opnemen voor benzine en andere kosten.

Welnu: de eigenaar vrage deze extra-deviezen aan maar draagt ze tegen de kostende prijs over aan de „passagier” en deze betaalt onderweg dan alle hierboven genoemde kosten.

De gehele reis kan dan zonder verdere financiële strubbelingen worden afgelegd, opdat het spreekwoord toepassing vinde:

„Les bons comptes font les bons amis”. (Een juiste verantwoording maakt goede vrienden). Dat is het. U hebt hiermee dan de grondslag gelegd voor een prettige vakantie.

EEN FANTASTISCHE WAGEN...

zegt Co van Rooyen

de chef-monteur van de
Stichtse Matrassenfabriek D.W.U. Utrecht.
En Co kan, als man van 't vak,
er over meepraten



De voorzichtige Hollander

Heel aan 't eind van de Jutphaasweg te Utrecht staat het fabriekscomplex van de D.W.U. matrassenfabriek. En daar is ook de werkplaats van Co, de man die de zorg heeft voor de machines van het bedrijf en er voor waakt dat de vele bestelwagens zonder mankeren op de weg kunnen blijven. Want er worden daar in die D.W.U. fabrieken duizenden matrassen gemaakt die met eigen wagens naar alle delen van 't land gebracht worden. Co heeft drie man tot zijn beschikking; lasapparaten, een aardige draaibank en verscheidene hulpmachientjes. „We kunnen goed uit de weg en maken zoveel mogelijk zelf”. Co is een enthousiast automobilist. Ook heeft Co nog te zorgen voor de veertien wagens van de vertegenwoordigers. Op een enkele na zijn het alle V.W.'s „Een handige knaap” zeggen de directeurs. — „Ze laten me ge-

heel de vrije hand” zegt Co. „Wij zijn begonnen met één V.W. wagen want we wilden eerst de kat eens uit de boom kijken. Ze kunnen wel zoveel zeggen.

Maar hij beviel uitstekend; zuinig in het gebruik. En ongelogen: de wagen gebruikt geen olie! Er is heel weinig onderhoud. En 't is 'n snelle wagen, waarmee gemakkelijk grote afstanden kunnen worden afgelegd.

De directie is dan ook helemaal op de V.W. overgegaan. Wij hebben er reeds twaalf. Die paar andere merken die er lopen gaan eruit zodra we nieuwe V.W.'s kunnen krijgen. Er komt geen andere wagen meer aan bod.

Een belangrijke tip

Tussen de 8 en 10.000 km krijgt iedere wagen een controlebeurt. En zonder mankeren wordt dan de druk van de benzinepomp opgemeten om te zien of deze niet te

hoog of te laag is. Als die te laag is dan krijgt men het bekende inhouden van de wagen. Is deze te hoog, dan krijgt men het overlopen van de carburator, wat dan een hoog benzineverbruik geeft en slecht starten van de wagen.

Een specifiek Nederlandse fout

Blijkbaar heeft de Nederlander aan schakelen een broetje dood. Het is beslist noodzakelijk dat er bij langzaam rijden tijdig teruggeschakeld wordt. Anders krijgt men het euvel van verbrande kleppen. Wij kunnen daarover uit ervaring meepraten. Reizigers, die langzaam met de wagen rijden in de hoge versnelling hebben er last van. 't Zijn altijd dezelfde. Feitelijk zijn het moordenaars.” Co, anders de goedmoedigheid zelve, kijkt een beetje nijdig. 't Is de mening van een man die hart heeft voor „zijn” wagens. We mogen dat wel.

„De V.W.” zegt Co, „is een fantastisch goede wagen. Mankementen of moeilijkheden zijn beslist haast altijd terug te brengen tot het niet goed behandelen door de mensen.”

In een ½ uur geheel bedrijfsklaar

„Aan ons bedrijf hebben we een reservemotor. En dat bevalt uitstekend. Komt er een reiziger met z'n wagen binnen die aan de motor een mankement heeft, dan halen we deze er uit. Dit doen we in 10 minuten. Voor 't inbouwen hebben we 20 minuten nodig. (Eén monteur met hulpmonteur). Over de onderdelen-service van de V.W. hebben we niets dan lof. Het is in één woord af.”

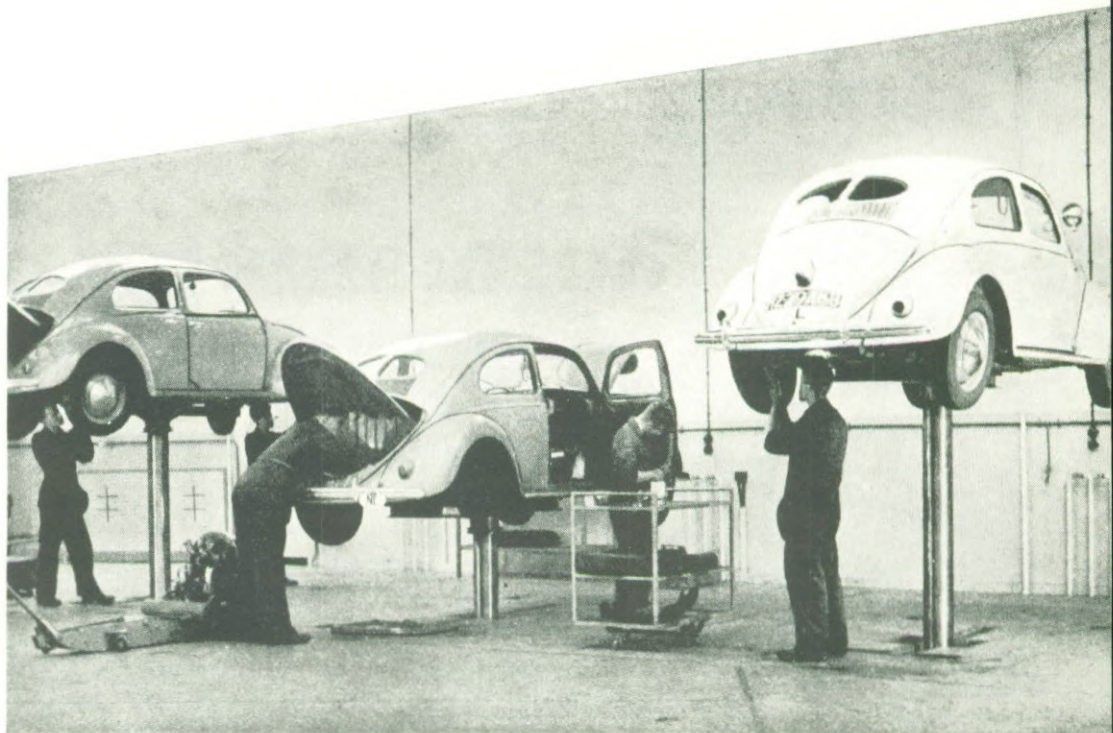
„Wilt U nog meer weten”, zegt Co.



Een gedeelte van het flinke autopark der D.W.U. fabrieken. Het merendeel van de personenwagens zijn V.W.'s. Zodra mogelijk zullen er uitsluitend V.W.'s gebruikt worden... als ze maar te krijgen waren.

HANDELMAATSCHAPPIJ

G. A. BEENHAKKER N.V.



HEFBRUGGEN

COMPRESSOREN

SMEERINSTALLATIES

ACCESSOIRES

TELEFOON 6410 AMERSFOORT • ARNHEMSEWEG 13

Het leven hangt van kleinigheden af!



Ieder ogenblik kan zo'n klein kereltje
En elke automobilist zucht van verlichting wanneer het
Het geeft een rustig gevoel te weten dat Uw remmen
En nog prettiger voelt ge U wanneer U weet dat U

voor Uw wagen schieten
weer „goed” is afgelopen
prima in orde zijn
op Uw banden vertrouwen kunt

Continental - BANDEN ZIJN ZULKE BANDEN

ZE HEBBEN EEN ENORM STOPVERMOGEN!

Continental

*de veilige band
goedkoop,
door lange levensduur*



Continental Rubber N.V.

Arnhemseweg 2 - Tel. 3250
Amersfoort